

事 故 事 例 に 学 ぶ

「四輪車後退時の死亡重傷事故」

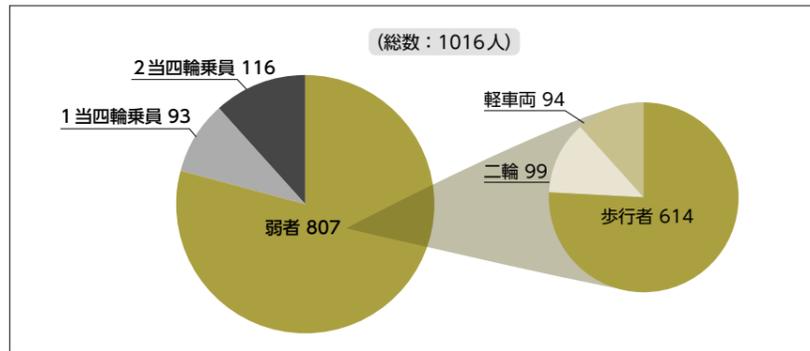


公益財団法人
交通事故総合分析センター
Institute for Traffic Accident Research and Data Analysis
研究部 主任研究員
木下 義彦

はじめに

日本の交通事故を分類すると追突事故や出会い頭事故等の車両相互事故、或いは車両単独事故や対歩行者事故、対自転車事故などに整理できます。このうち、死亡重傷事故に目を向けますと最も多いのは出会い頭事故であり、次に多く発生しているのは対歩行者事故です。近年はこれらの事故形態に加えて車両発進時の事故に関する報道が増えている印象があります。その原因としてペダルの踏み間違いが挙げられていることが多いようですが、車両発進時の事故を防ぐためにはペダルの踏み間違いを防ぐだけで良いのでしょうか?そこで今回は、前方への発進時よりも周辺への安全確認が難しい後退発進時の事故に焦点を当てて国内の発生状況を概観し、また事故の事例を取り上げて発生要因などを分析することで、このような事故を防ぐにはどうすれば良いかを考えてみたいと思います。

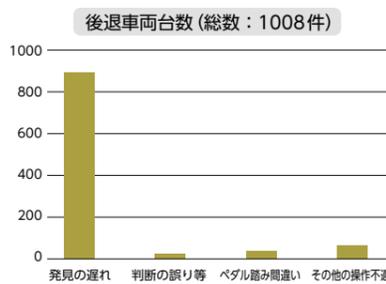
図2 四輪車後退事故 当事者別死亡重傷者数



四輪車後退時の死亡重傷事故の概要

平成29年に四輪車後退により発生した死亡重傷事故時の車両運転者の人的要因を図1に示していますが、ペダルの踏み間違いにより発生している事故は極めて少なく、殆どは発見の遅れであることが判ります。これには不注意による発見の遅れに加えて、安全不確認も含まれている点に注意が必要です。また図2には後退事故により死亡重傷を負った人数を当事者別に表示しています。これにより歩行者、軽車両(大半は自転車)乗員、二輪車乗員のいわゆる弱者が807人と死亡重傷者

図1 後退四輪車の人的要因(死亡重傷事故)



全体の79%を占めており、更に歩行者は614人と全体の60%にのぼることが判ります。次に図3には被害に遭った弱者の年齢を示していますが、60歳以上の人数が多いことが特徴であり、特に歩行者は高齢層の被害者の多さは際立っています。これを図1の結果と併せて考えますと、四輪車が後退する際に周辺、特に後方への安全確認を適切に行っていれば被害者の多くを占める成人を見落とすことは考えにくく、この結果から見ても後退事故の主要因は不十分な安全確認であることが裏付けられていると推定できます。図4には後退車両の危険認知速度を示しています

図3 被害弱者の年齢分布(死亡重傷事故)

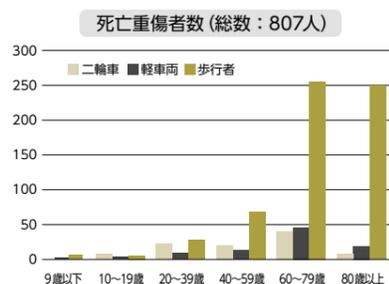


図4 後退四輪車の危険認知速度(死亡重傷事故)

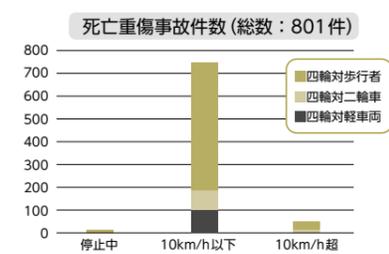
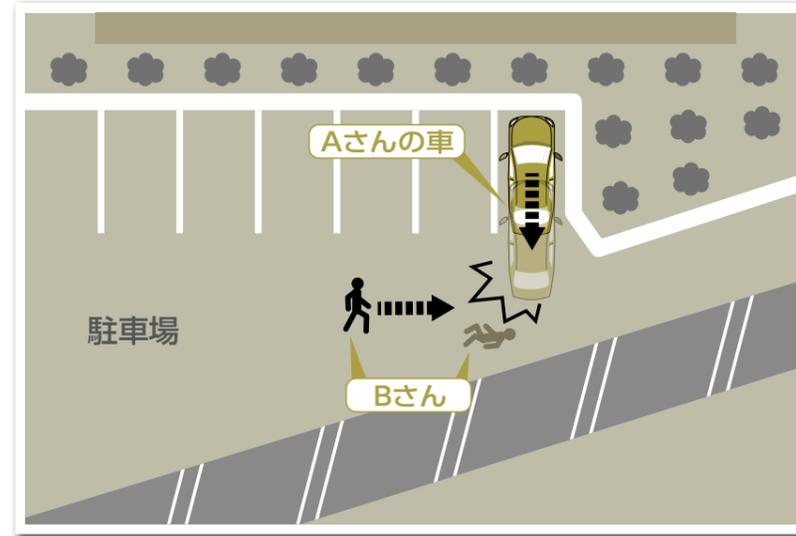


図5 事故の状況図



が、殆どの事故は10km/h以下の低速域で発生しており、事前に被害者を発見していれば余裕をもって停止して、事故を回避できる状況だったのではないかと考えられます。

事故例の概要(図5)

(公財)交通事故総合分析センターに登録されている事故例には歩行者が死亡重傷に至った後退事故の事例はありませんので、今回は軽傷事故の事例を用いて説明します。この事故は9月の天気の良い平日の朝8時台に、施設内の駐車場で発生しました。

Aさん(60歳代、男性)は一列に並んでいる駐車場の端に駐車しており、駐車場の反対側には植栽が植えられていました。Aさんの車は駐車枠内に前向きで駐車しており、用事が終わって車に戻ってから少しの間は車内で書類を確認していました。その後、シートベルトを装着して駐車枠から車を出そうとしたが、人通りが少ない駐車場だったので誰もいないだろうと油断して後方左右の安全確認をせずに後退を始めてしまいました。約5km/hで後退を始めて直ぐに、後方を左から右に歩いていたBさん(70歳代、女性)に気付かないで衝突してしまいました。

一方、Bさんは駐車場を歩いていたところ、自身の左側の駐車枠から後退してきた車両に衝突されて転倒してしま

ました。Bさんはこの事故により額に打撲傷を、左肘に挫創を負いましたが、幸いなことに軽傷で済みました。

事故の要因

事故の直接の要因は、Aさんが後退する際に人通りが少ない駐車場だから誰もいないだろうと思い込み、後方の安全確認を怠って発進したことです。被害に遭ったBさんの身長は160cmですし、事故に遭う前は通常の歩行速度で歩いていたのですから、発進の前に安全確認を行っていればBさんの姿を確認できたはずですが。一方のBさんは普通に歩いていたところを後退してきた車両に突然衝突されたのですから、特に過失があった訳ではありませんでした。しかし、駐車場に停まっている車両は一時的に駐車しているだけで、いつ動き出してもおかしくありませんので、駐車場内を歩く際には駐車車両の動向には常に注意を向けておくことが望ましいでしょう。今回はBさんにはその注意が足りなかったために、Aさんの車両が動き出していることに気が付かなかった可能性があります。

死亡重傷後退事故の防止ポイント

今回の事故例は軽傷事故ではありませんでしたが、時速5km/h程度で後退したところ70歳代の歩行者に衝突してしまったという、図1~図4で説明したデータお

りの典型的な死亡重傷後退事故のパターンです。また、交通事故統計データの道路形状分類により死亡重傷後退事故が発生した場所の半分は一般交通の場所、3分の1は単路、残りは交差点と交差点付近となっています。一般交通の場所には広場や駐車場、高速道路などのサービスエリアやパーキングエリアなどが含まれます。今回の事例も駐車場という統計データの半分を占める一般交通の場所で発生していますので、この点でも典型的な事故事例であると言えます。

ここまでの情報をもとに後退事故を防止するためのポイントを考えましょう。まず車両運転者から見た場合は、近年のマスコミ報道で良く取り上げられているペダル踏み間違いは、後退事故に関しては主要な事故要因ではないという点が重要です。冒頭の説明や事故事例に見るように、発見の遅れ(安全不確認を含む)が主要因ですから、発進前に確実に周囲の安全確認を行うことが重要だと言えます。また被害者の年齢を見ても殆どは成人ですから、自車両の陰になって見えなくなる可能性は小さく、この点でも安全確認は効果的であると言えます。最近では後方確認用のモニタリングシステムや障害物検知用のソナーシステムなどが装備されている車両も増えていますが、これらの装置を活用することも効果的です。ただし、横方向から移動してくる対象者を見つけるためにはこれらの装置だけに頼るのではなく、自分自身の目による確認が必須であることは言うまでもありません。次に被害者となりやすい弱者で考えた場合は、駐車場内を移動する場合には駐車車両がいつ動き出しても大丈夫のように、常に周囲への注意を払うことが望まれます。また、統計データでは子供たちの被害件数は少ないですがゼロではありませんので、特に幼い子供たちが一緒の場合は大人が手をつなぐなどの安全を確保するよう心がける必要があります。